航空ファン

KOKU-FAN

$3.50

WIDE COLOUR

4

APRIL

1979

特　集
中国のF-9
PS-1
EF-111



海上自衛隊のPS-1対潜飛行艇
PS-1 ANTI-SUBMARINE WARFARE FLYING BOATS OF MSDF



瀬戸内海上空を，尾部のMADアンテナを出して編隊飛行する，岩国基地第31航空隊所属のPS-1。

Formation flight of the PS-1s of MSDF 31st Squadron (Iwakuni) over Seto Inland Sea. Note the tail MAD antennas extended.



(上)エプロンで飛行前のエンジン・ランナップをするPS-1

(Above) Engine run up of the PS-1s before flight.

(下)海上から基地のスベリに上がるPS-1

(Below) PS-1s at "beaching" from the sea.









(上)PS-1から発展した救難飛行艇US-1。同機は第71航空隊に配備されている。
(左)エンジン・ランナップするPS-1の21号機。
(下)エプロンに翼を休めるPS-1
(Above) A US-1 sea rescue flyingboat which was developed from the PS-1. The US-1 is operated by MSDF 71st Squadron.
(Left) The No.21 PS-1 prepares for flight.
(Below) PS-1s at rest on the apron.



中国の国産最新鋭戦闘機



（中国通信社）

FIRST PHOTOS OF CHINESE F-9 FIGHTER

中国が[illegible](MiG-19)を基にして開発した F-9戦闘機 [illegible]
真が発表されたのはこれが初めてである

These are the photos of the F-9 fighter, the latest fighter developed by People's Republic of China, revealed for the first time. The F-9 is said to have been developed from the license produced version of the Russian MiG-19.

（中国通信社）



アメリカ空軍機アルバム



(Photo by J. Cupido)

オレゴン州ポートランド国際空港にある，オレゴン州航空州兵第142戦闘迎撃グループ（142nd FIG）第123戦闘迎撃飛行隊（123rd FIS）の所属のF-101B。

マッコード空軍基地で撮影した，NASA（米航空宇宙局）が使用しているWB-57F。同機はNASAが空軍からリースしているもので，気象観測用に使用されている。

USAF AIRCRAFT ALBUM

Above: An F-101B of the 123rd FIS, 142nd FIG of the Oregon ANG at Portland international airport.
Below: A WB-57F used by NASA on lease from USAF is pictured at McChord AFB.

(Photo by J. Cupido)





マッコード空軍基地のエプロンに並ぶカリフォルニア州航空隊144th FIG、194th FIS所属のF-106A
An F-106A of the 318th FIS, ADCOM, pictured at McChord AFB

(Photo by J. Cupido)



Photo by J. Cupido

マッコード空軍基地で撮影した、米宇宙防空軍団（ADCOM）第318戦闘迎撃飛行隊（318th FIS）所属のF-106A。写真で後方の機体は飛行隊長機。
F-106As of the 194th FIS, 144th FIG of the California ANG at McChord AFB

シャークティースの F-14トムキャット



Photo by T.L. Layson


Photo by S.L. Brown



F-14 TOMCAT WITH "SHARK MOUTH"

右ページとこのページはミラマー海軍航空基地で撮影した米海軍第111戦闘飛行隊のF-14Aで、VF-111はVF-51とともにCVW-15の戦闘部隊として空母キティーホークに搭載される。上と下はCVW-15のCAG機

Opposite and this page: Grumman F-14As of VF-111 of the US Navy are pictured at NAS Miramar. Together with VF-51, VF-111 belongs to the CVW-15 which is deployed aboard the USS Kitty Hawk. The CAG aircraft of the CVW-15 is shown above and below.



(Photo by S.L. Brown)



イスラエル空軍の翼——④

スカイホークとファントム

WINGS OF THE ISRAEL AIR FORCE…(4) Skyhawk and Phantom





(Photo by Israir)



Photo by Israir

右ページ上はイスラエル空軍が使用しているA-4Hスカイホーク。
上は各種武器を展示したA-4N。写真でわかるようにエンジン排気口部が改造され、長くなっているが、これはイスラエルが独自に考え出したもので、赤外線誘導方式のミサイル防御用のものである。
左は武装展示したF-4Eファントム。
A-4N、F-4Eともに航空記念日に展示されたものだが、いずれも機密保持のためか、垂直尾翼のマークは隠されている。

(Above, opposite page) The A-4H Skyhawk.
(Above, this page) The A-4N Skyhawk on display with its armament and weapon load. The engine exhaust section is modified by the IAF to reduce emission against infra-red homing missile.
(Left) The F-4E Phantom with its armament and war load.
These pictures were taken during a display on the IAF's memorial day. Note that the tail markings were covered.



Photo by Peter Greve

マレーシアに駐留する オーストラリア空軍のミラージュ部隊



Photo by Peter Greve

[illegible]

Above, this page: CA-27 Commonwealth Sabre Mk.31 fighters are still in service with the Royal Australian Air Force.
Middle: this page and below, opposite page: Mirage IIIO fighters of the RAAF 3rd Squadron.
Above, opposite page: Mirage IIIOs of the RAAF 75th Squadron, the first RAAF unit that was equipped with the Mirage fighter.



Photo by Peter Greve



(Photo by Peter Greve)

RAAF MIRAGE SQUADRONS IN MALAYSIA





迷彩塗装のC-1輸送機

(Photo by K. Kita

航空自衛隊のC-1輸送機の迷彩第1号機は，入間基地にある輸送航空団第402飛行隊に配備されている。写真は1月中旬の撮影で垂直尾翼には部隊マークも描かれている

C-1 TRANSPORT IN CAMOUFLAGE

The first C-1 tactical jet transport in camouflage painting has been deployed with the 402nd Squadron of the ASDF Air Transport Wing at Iruma. Note the unit marking on the tail fin. The photo was taken in mid January.

(Photo by K. Kitagawa)

新田原基地第5航空団第204飛行隊の使用しているF-104Jの中に，写真のように胴体中央部から主翼にかけて赤く塗装した機体があるが，空戦訓練時の仮想敵機に使用されているものと思われる。

F-104J OF ASDF 204 SQUARON

Shown here is one of the F-104J fighters of the ASDF 204th Squadron, 5th Air Wing at Nyutabaru. The wide red stripe on the fuselage suggests that this aircraft is used as an aggressor in mock air combat.

第204飛行隊のF-104J





オリンピック航空のA. 300

[illegible]

OLYMPIC AIRWAYS' A. 300

[illegible]

AERO L-39 ALBATROS

アエロL-39アルバトロス



世界唯一の対潜飛行艇PS-1

SHIN MEIWA PS-1---THE WORLD'S ONLY ASW FLYING BOAT



海上自衛隊岩国基地にある第31航空隊は，現在唯一のPS-1対潜飛行艇装備部隊であり，その使用機PS-1は新明和工業が開発した外洋における対潜作戦を目的とした，対潜飛行艇である。ここで紹介する写真は今年1月6日に行なわれた"飛行初め"の際に撮影したもの。このページはエンジン始動するPS-1。

The 31st Air Squadron of the Japanese Maritime Self-Def[illegible] (JMSDF) at Iwakuni airbase is the sole anti-submarine warfare [illegible] JMSDF in [illegible] operating flying boats. Its equipment [illegible] Meiwa [illegible] (patrol, sea, No.1) flying boat developed [illegible] the former Kawanishi company that produced lines of high-performance flying boats for the Imperial Japanese Navy including the Type 2 Emily.



[illegible]を飛び立っていくPS-1。下はエプロンに並ぶPS-1[illegible]の機首部や、主翼下面に装備された魚雷ポ[illegible]がよくわかる。
(Upper) PS-1s at takeoff, Iwakuni.
(Lower) Lineup of the PS-1s. Details of nose section and the underwing torpedo stations can be seen.



エンジン・ランナップ中のPS-1。地上の整備員と比較するとその機体の大きさがよくわかる
Engine runs of the PS-1. The huge flying boat dwarfs ground c









飛行前の事前に勢ぞろいしたPS-1の搭乗員。

岩国基地のエプロンに並ぶPS-1。今年の飛行初めにはPS-1が9機、第71航空隊のUS-1が2機参加した。
Line-up of the PS-1 flying boats.



瀬戸内海上空を飛行するPS-1。地上ではあまり見ることのできない機体上面の塗装がよくわかる。



飛行中のPS-1。エンジンはジェネラル・エレクトリックGE T64-IHI-10を4基装備している。





The PS-1 over the Seto Inland Sea.


胴体尾部の引込み式に装備されているMADアンテナを出して編隊飛行するPS-1。
PS-1s in formation flight, with MAD antennas extended from the tail.


飛行中のPS-1のコクピット
The cockpit interior of the PS-1 during a flight.

第71航空隊所属のUS-1救難飛行艇。



The US-1 sea rescue amphibian flying boat of the 71st Air Squadron.



着水後基地に向け海上を滑水中のPS-1。



僚機のムアリング・ハッチから見た滑水中のPS-1。手前に見えているのは右主翼のフロート。
Another view of the PS-1 as seen through the hatch of a fellow flying boat.

A PS-1 taxiing towards the landing bear







海上から基地のスベリに上るPS-1。同機の揚陸時のスピードは10ノット以下とされている。

[illegible] from the sea



飛行を終え、エプロンで機体についた海水を水洗いするPS-1

Sea water is washed down from the PS-1 after a sortie

レッド・フラッグ演習の ファイターた

FIGHTERS IN "RED FLAG" COMBAT EXERCISE



ネリス空軍基地で昨年11月に行なわれた，レ
ッド・フラッグ演習#79に参加した航空機の
半で，英空軍のバッカニアとジャガーは197
年2月号に掲載したが，今月は米軍の戦闘機
を中心に紹介しよう。

US aircraft that participated in the "Red F
#79-1" Exercise, held at Nellis AFB in
November last year, are introduced in the
following pages. Royal Air Force's Jaguars
Buccaneers that participated in the exercise
were introduced in the February 1979 issue.

(Photos by F.B. Mormillo)



左ページは編隊飛行する第49戦術戦闘航空団（49thTFW）所属のF-15AとF-15B。このページ上は離陸する49thTFWのF-15A。下は背中上のエアブレーキを開いて着陸進入するF-15A

(Left page) Formation flight of the F-15A and F-15B of the 49th Tactical Fighter Wing.
(Upper, this page) A F-15A of the 49th TFW at takeoff.
(Lower, this page) Another Eagle of the 49th TFW at landing, withe air the brake extended.








DB





左ページ上は，主翼下に訓練用の爆弾を装備して離陸する，355thTFW所属のA-7D．同じく下は，編隊飛行する予備役空軍（AFRES）の434thTFWから参加したA-37B．このページ上は訓練を終えてネリス基地に着陸進入する434thTFWのA-37B．下は編隊離陸する海兵第235戦闘攻撃飛行隊（VMFA-235）所属のF-4J．写真手前の機体は全面グレイの塗装が施されている
(Upper, left page) The A-7D of the 355th Tactical Fighter Wing, laden with practice bombs, at takeoff.
(Lower, left page) Formation flight of A-37Bs of the 434th TFW, AFRES.
(Upper, this page) A-37Bs of the 434th TFW at landing, after an exercise.
(Lower, this page) Formation takeoff of the F-4Js of the VMFA-235.







△空戦訓練を終え編隊を組んで帰投した，49thTFWのF-15とネリス基地にある第57戦術訓練連隊（57thTTW）所属のF-5E.
▷編隊離陸する57thTTW所属のF-5E.
▽フライトラインに並ぶF-5E.．57thTTW所属のF-5Eは各種色彩の異なるカモフラージュ塗装をしており，空戦訓練時に仮想敵機に使用されている。
(Upper) An F-15A of the 49th TFW and an F-5E of the 57th TTW return to Nellis in formation after a mock air combat.
(Right) Formation takeoff of F-5Es of the 57th TTW.







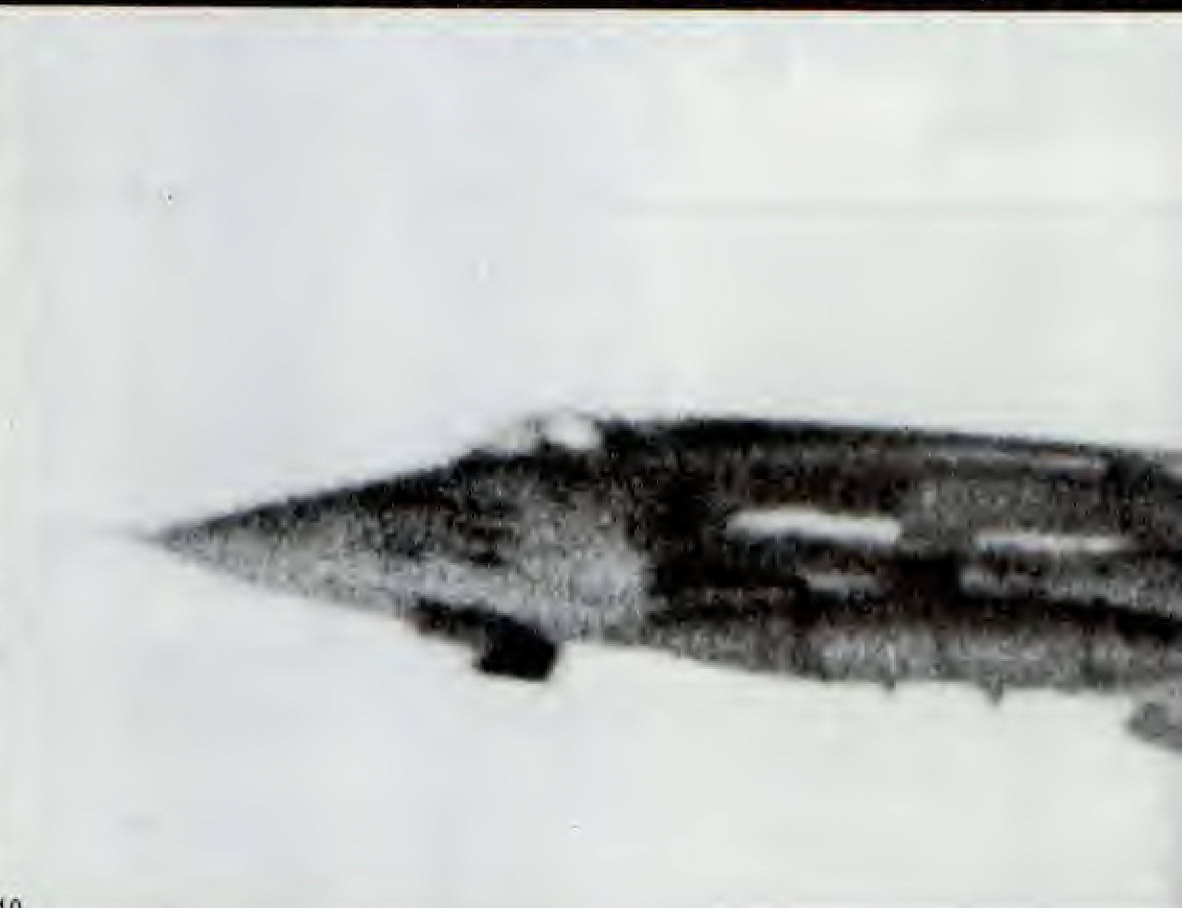
(Lower) F-5Es of the 57th Tactical Training Wing at the flight line, in various camouflage schemes. the F-5Es play the role of the "aggressors" in air combat exercises.



中国通信

これが中国国産最新鋭戦闘機だ!!

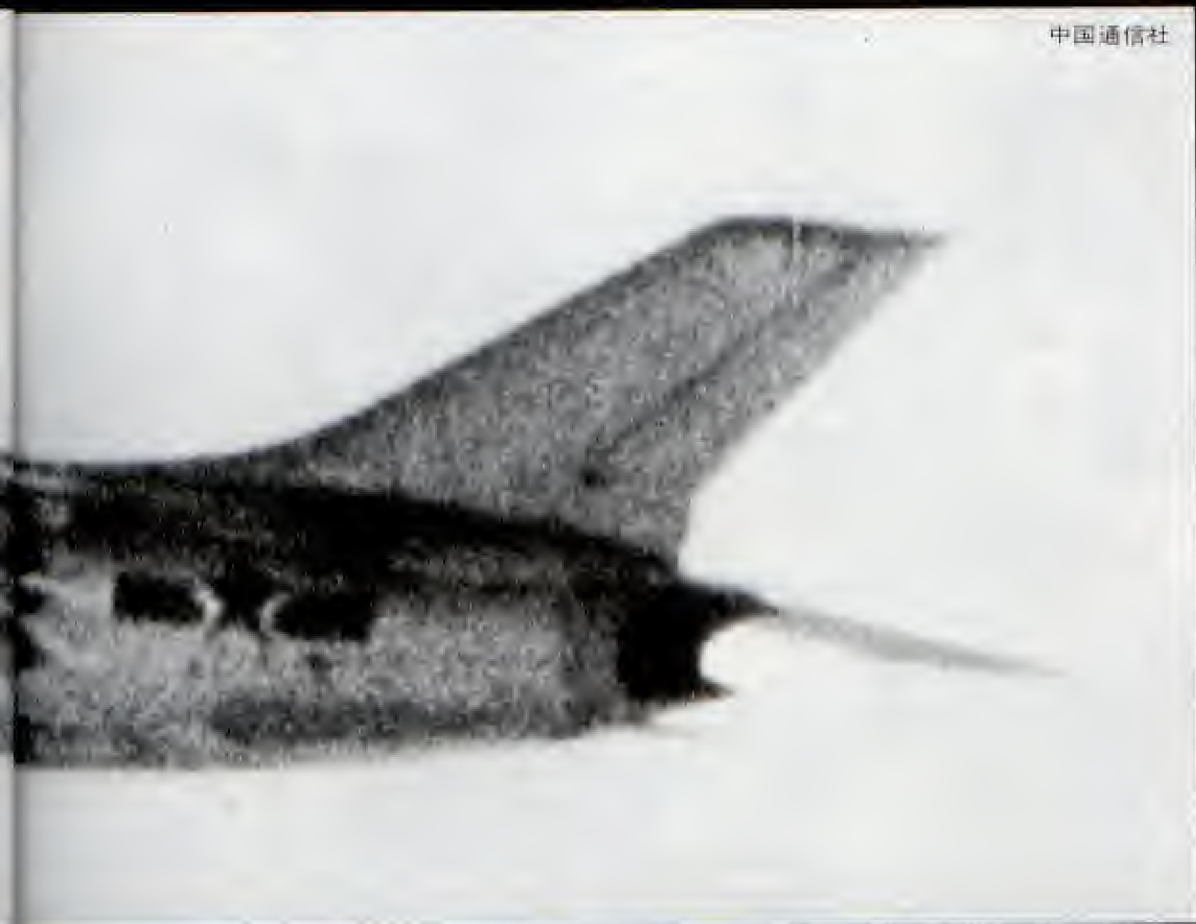
SHENYANG F-9 FIGHTER OF CHINESE AIR FORCE



中国がF-6(MiG-19)を基に国産した，F-9戦闘機。以前からその存在が伝えられていたが，写真が公表されるのは今回が初めてである。中国のニュース・フィルムから転写したもので，F-6で機首に設けられていた空気取入口を胴体両側面に移し，機首には大型のレドームを装備しているが，後部胴体にはF-6の面影が残っている。最大速度マッハ1.56，同空軍には約50機が配備されているとみられている。

Supresonic Shenyung F-9 combat aircraft of the Chinese air force from a newly released film. Developing from the MiG-19 (Chinese designation F-6), the F-9 fighter, it is said somewhat over fifty have been produced to date. Powered dy two RD-9B-811. mod. engines, the F-9 clearly differed from the MiG-19 in rebuilt nose section. The engine intakes are located on the side of the fuselage and the fuselage nose uses as an enlarged radome.


中国通信社


中国通信社



←欧州製翼を初めて取り付た米空軍のF-16Aが、こビエドワーズ空軍基地のフイト・テストセンターでに入った。同機はF-16量産の第2号機で、翼はSABCA(ハーレン、ベルギー)で製された

↓セントルイスのマクダネダグラス社工場で、整備のめ、同社が製造している戦機のうち4機種が轟ち並ぶことになった。偶然奥から4、F-15、F-18、AV-8Bと順に勢ぞろいしている。

← First USAF/ G.D. F-1 fitted with wings supplied SABCA of Belgium has be delivered to the USAF F Test Center, Edwards AF Calif.

↓ Four sister planes of McDonnell Douglas in maintenance at MD's St. Louis factory. From back foreground are F-4, F-15 18 and AV-8B.

PHOTO NEWS







△米海軍当局がこのほど明らかにしたところによれば，ヒューズ・エアクラフト社が米海軍ウエポンズ・センターとの協力のもとに，米海兵隊航空機搭載用に開発を進めている新型器照準・投射システムが，きびしい軍事テストで"すぐれた精度と信頼性"を実証した。角度率爆撃システム(ARBS：Angle Rate Bombing System)と呼ばれるこのシステムの評価は，A-4Mによる約65回のテストフライト，約250時間の地上テストを米海軍航空実験センターで成功のうちに終了した。
◁ベルギーのテストパイロット，サージ・マーチンは，今年始めから開始される欧州空軍へのF-16納入に先がけ，昨年12月4日ゼネラル・ダイナミックス社フォートワース工場でF-16を操縦した。写真はチーフ・テストパイロットのニール・アンダーソンより最後の指示を受け単独飛行に向うマーチン。

(Above) ARBS (Angle Rate Bombing System), a latest weapon aiming and delivery system, has proven its high accuracy and reliability through evaluation tests conducted with the McDonnell Douglas A-4M strike aircraft. The ARBS underwent flight tests in 65 flights in addition to ground tests for total 250 hours.
(Left) A Belgian pilot test flew the General Dynamics F-16 fighlre on December 4, 1978, at GD's Fortworth Plant as a preparatory step to receiving the GD fighter for NATO fighter squadrons early 1979. GD's chief test pilot, Niel Anderson, is seen giving last-minute instructions to the Belgian pilot.









［上］アルゼンチンの
エノスアイレスに本社
ALA航空は，このほど
50の同社向1号機と2
受領した。同機はアル
ンとウルグアイ間に就
（中）ユーゴスラビア
グラードに本社のある
ーゴスラビア航空は，
月に同社のDC-10第1
受領した。同機は長距
DC-10-30シリーズ
［下］マクダネル・ダ
社の一事業部門である
ス航空機会社のロング
工場は，ジェット旅客
造で活気を呈している
はDC-10の製造ライン。

(Above) ALA of Argenti
took deliveries of its 1st
2nd DC-9-50 jetliners
recently.

(Middle) JAT Yugoslav
airline took delivery of i
first DC-10-30 long rang
trijet in last December.
(Below) DC-10 productio
line at Long Beach Plant
Douglas Aircraft, a divis
of McDonnell Douglas
Corporation.



△1月上旬横田基地に飛来した米空軍のVC-135A（東京都　高橋光弘）。



▷1月上旬横田基地へ飛来した米海軍HSL-35所属のSH-2F、胴体側面に大きく部隊マークが描かれている（東京都　石井繁之）。



▽昨年12月末に名古屋空港でテストフライトした航空自衛隊実験航空団所属のF-4EJ301号機。同機はフラップを改造胴体上部にアンテナを増設している（愛知県　石井浩文）。

(Above) USAF VC-135A visited Yokota AFB early January (Mitsuhiro Takahashi)
(Right) An SH-2F of HSL-35, USN visited Yokota AFB early January (Shigeyuki Ishii)
(Below) F-4EJ No. 301 machine of ASDF Air Proving Wing was test flown at Nagoya late Deember 1978 (Hirofumi Ishii)



私のカメラ・アイ

優秀作品 “編隊離陸” 撮影：森野 茂（東京都 会社員 27才）
ニコンF2、ニッコル400mm F5.6、プラスX、F8、1/500秒、Y2フィルター使用、百里基地。



優秀作品

“水洗い”

撮影：関根靖浩（埼玉県　会社員　25才）
アサヒペンタックスSP，タクマー200mm F4，トライX，F8，1/250秒，入間基地

今月から始まったこの“私のカメラ・アイ”では，読者の皆さんが撮影された航空機（軍用機，民間機など）を題材とした写真を募集しています。作品は未発表のもので，キャビネ版以上六ツ切まで，裏に題名，住所，氏名，年齢，職業，撮影データ（カメラ，レンズ，フィルム，フィルター，場所）を明記して編集部“私のカメラ・アイ”の係までお送り下さい。しめ切りは毎月末日です。入選作品はこのコーナーに掲載いたします。また，その中で優秀作品には薄謝をその他の作品には記念品を進呈いたします。





マレーシアに駐留している
RAAFのミラージュ部隊
(Photos by Peter Greve)





RAAF MIRAGE SQUADRONS in Malasyia



マレーシアのバタワース空軍基地に駐留しているオーストラリア空軍のミラージュ部隊。左上と左の写真は第３飛行隊所属のミラージュIIIＯで，主翼下面には訓練用のサイドワインダーAAMを装備している。
上はフライトラインにおける第75飛行隊所属のミラージュIIIＯ。後方に見える機体は給油を行なっているところで，機体にかくれて見えないが，後方に給油車を止め，前方に伸ばした２本の棒の先にあるホースから給油するという珍しい方法である。

Mirage IIIO fighters of the 3rd and 75th Squadrons of the Royal Australian Air Force are stationed at Butterworth airbase in Malaysia.
(Above left and left) The Mirage IIIO fighters of the 3rd Squadron, with Sidewinder practice AAMs under the wings.
(Above) The Migages of the 75th Squadron at flight line.

このページと右ページは第3飛行隊所属のミラージュIIIO。右は主翼下面に訓練用のサイドワインダーAAMを装備してフライトラインをタキシーアウトするミラージュIIIO。下はけん引されるミラージュIIIO。主翼下には110ガロン入りの超音速用ドロップタンクを装備している。なお写真で右に見えている垂直尾翼は，現在も少数残っているカナデアセイバーMk.31。右下はフライトラインでキャノピー後方の電子器機室のカバーを開けて整備中のミラージュIIIO。垂直尾翼に部隊マークが描かれていないので，カモフラージュのパターンがよくわかる。

(Right and this page)
A Mirage IIIO of the 3rd Squadron at taxiing, equipped with Sidewinder practice air-to-air missiles under the wings.
(Below) A Mirage IIIO of the 3rd Squadron with 110-gal. drop tanks. At right is seen the tail fin of a Canadair Sabre Mk. 31, few numbers of which are still in service.
(Below, right) Mirage IIIO receiving maintenance at flight line. Camouflage pattern is well illustrated in this photo.






84


A3-32


A3-62


35





左ページとこのページは第75飛行隊所属のミラージュIII 0。左上はフライトラインに並ぶミラージュIII 0。主翼下面には訓練用サイドワインダーAAMと330ガロン増槽を，胴体中央下面にはEOMポッドを装備している。
左下は訓練を終えフライトラインにもどったミラージュIII 0。上はタキシング中のミラージュIII 0。
この第75飛行隊は，オーストラリア空軍で最初のミラージュ部隊であり，垂直尾翼の部隊マークは，オーストラリアの国鳥"クーカバラ"がデザインされている。また胴体後部に書かれている機体番号のA 3は同空軍のミラージュIIIに与えられている機体記号である。

(Left and this page) Mirage IIIO fighters of the 75th Squadron. The aircraft is equipped with Sidewinder practice AAMs, 330-gal. drop tanks, and the ECM pods. The 75th is the first RAAF squadron that received the Mirage IIIO fighter. The squadron marking denotes Kookaburra, the national bird of Australia. "A3" written on the rear fuselage is the code number for Mirage III fighters.



写真上と右下はF.D.2の2号機(WG777)。下は1号機。1号機と2号機は装備品と計器類の一部が違うのみで、外形は1号機と同じである。上の写真でよくわかるように、F.D.2の尾部は地上姿勢でも地につかんばかりの低い位置。尾部が地面に接するのを防ぐために、着地の際の機首の角度は9°以下に制限され、145kt(167km/h)以上の着速で着陸しなければならなかった。写真右下では後方にビクター、キャンベラなども見える。

The first F.D.2, WG774.



The second F.D.2, WG777 (F.9422) tested by the RAE between 1957 and 1959.



F.D.2の1号機が1956年3月10日に達成した1,132mphの記録はイギリスが保持した最後の公式の世界速度記録であった。その1年9ヵ月後の1957年12月12日には、米空軍のF-101Aブードーが1,207mph(1,942km/h)を出して、タイトルはふたたびアメリカの手にわたることになる。F.D.2は亜音速飛行でも気がぬけず、遷音速飛行ではダッチロールの性癖になやまされたが、超音速では操縦もやさしく快適な飛行ができたという。

The second F.D.2, WG 777.



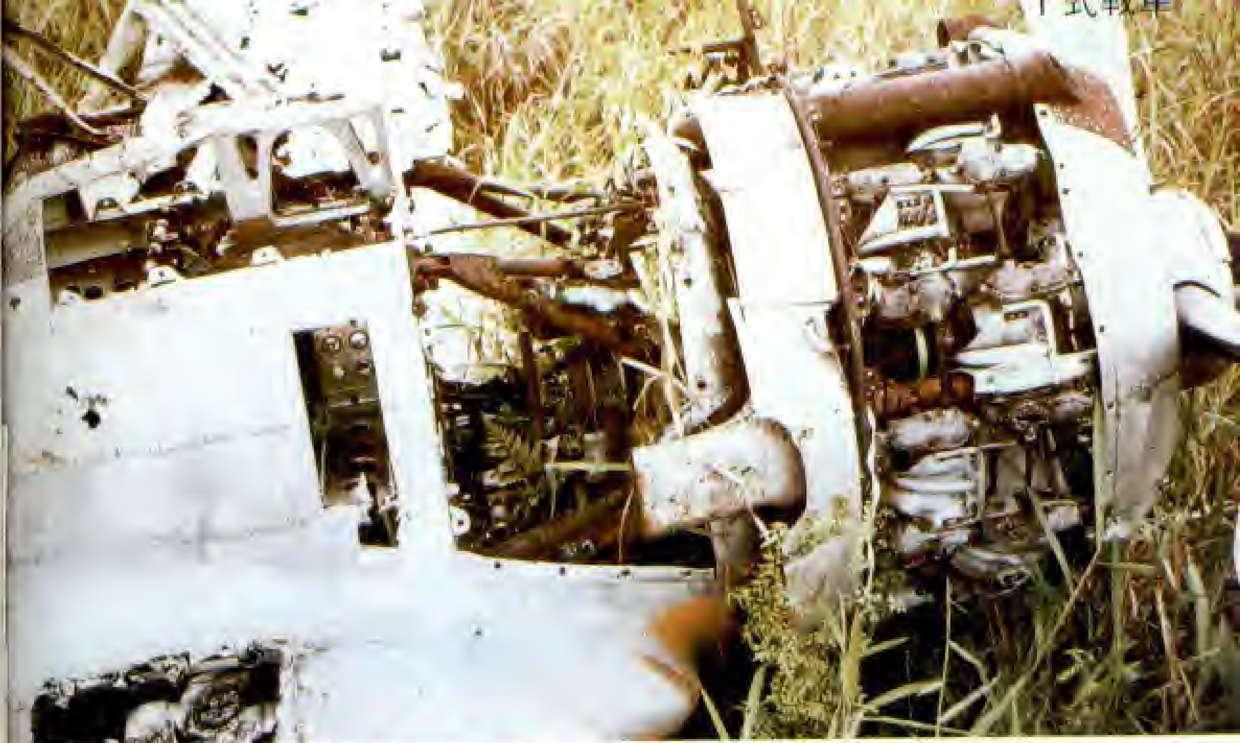


The first F.D.2, WG774 in 1955 before speed record flight.

写真上は飛行テスト中のF.D.2の1号機。1955年，世界速度記録を達成する前の撮影。尾端のジェット・ノズル上方のフェアリングはドラッグ・シュートの収納部。写真下はその1号機を改造したBAC221。超音速旅客機コンコルド開発のデータをとるためにBAC社のフィルトン部門で新しいオージー翼を付けて改造したもので，1966年5月に完成して，1973年6月まで273回の飛行テストをしている。コンコルドと同じ前縁がS字形曲面のオージー翼は，縦横比1.22，翼厚比4.5%，前縁の後退角は65°で，後縁は全幅にわたってエルロンとエレベータ付き。機首が下方に折れ曲るのとジェット・ノズル周辺のエアブレーキはF.D.2と同じだが，胴体の全長が延ばされ，空気取入口，操縦席風防を改造，安定のために垂直尾翼面積をふやし，着陸装置は長い脚となっている。



The BAC 221 modified from WG774 as the research aircraft for Concorde test programme.



カラーで見る日本陸海軍機

撮影場所と期日は不明であるが、南方に放置された1式戦隼2型乙（写真上）と99式軍偵（下）の機首。隼は不時着したのであろうか、プロペラが曲がり、エンジンナセルがはずれて、空冷星型14気筒ハ115エンジン（離昇出力1,150hp）がむき出しになっており，上方の機銃架など、ふだん見られない内部がよくわかる。99式軍偵の搭載エンジンは空冷複列星型14気筒ハ26II（離昇出力940hp）。終戦前後と思われるが、赤い防錆塗料も一部見られるオリジナル・カラー

Nakajima Ki43II Otsu Hayabusa abandoned on Southwest Pacific Area. (Frank F. Smith)

Mitsubishi Ki51 Army Type 99 Tactical Reconnaissance plane photogaphed in Southwest Pacific Area. (Frank F. Smith)

99式軍偵



鍾馗の防空部隊



Nakajima Ki44 II Otsu Shokis of the 47th Sentai photographed at the Narimas airbase near Tokyo, Autumn 1943.

(79ページ本文記事参照)

キ44の試作機と増加試作機で編成された独立飛行第47中隊は，開戦当初にラングーン，シンガポール方面で戦闘に参加，昭和17年4月に柏飛行場に帰還して再編成した。翌18年10月には新しく造られた成増飛行場に展開して飛行第47戦隊と改称され，東部地区の防空を担当することになる。ここの写真は18年秋に成増飛行場で撮影されたと思われる同戦隊の2式単戦鍾馗2型乙，猛訓練中のシーンである。



NAKAJIMA KI44Ⅱ-OTSU SHOKI OF THE 47TH SENTAI

(Photos by I. Komori)



――飛行第47戦隊の2式単戦

太くたくましい機首に小さく見える主翼と尾翼。鍾馗は"どう猛な"という形容がぴったりのたのもしいつらだましいである。重爆の呑龍と同じ1,450馬力のハ109エンジンを装備。高翼面荷重のため離着陸と旋回性能ではやや難があったが，上昇と突っ込みの速度では当時の連合軍の一流戦闘機をしのぎ，スピードが出るほど安定するという"猪突猛進"型，一撃離脱の局戦であった。下の写真でいちばん手前の1機は飛行第87戦隊の所属機である。



飛行第70戦隊の鍾馗





昭和19年8月，満州の奉天郊外飛行場で撮影した飛行第70戦隊の2式単戦鍾馗2型甲。昭和16年7月に満州の東京城で編成された飛行第70戦隊は，18年5月に97戦から2式単戦に機種改変，満州の重要都市や施設の防空を担当した。19年2月に一時内地へ帰り，松戸を基地に東部地区防空の任についたが，19年7月末にふたたび満州へもどって，19年11月上旬まで奉天，鞍山方面に展開した。写真は2度目の満州防空についたときの当時としては珍しいカラー写真である。

Nakajima Ki44 II Ko Army Type 2 Single-seat Fighter Shoki of the 70th Sentai at Mukden airfield, Manchuria, August 1944. (Shunkichi Kikuchi)





写真上と右上は発進にそなえて待機中。右はいっせいに愛機に駆け寄る飛行第47戦隊のパイロットたち。右の写真でも、手前の1機は飛行第87戦隊の所属機である。87戦隊は昭和18年の7月から11月にかけて、柏飛行場を基地に一時帝都防空の任についた。

飛行第47中隊は第1中隊を旭隊，第2中隊を富士隊，第3中隊を桜隊と呼び，垂直尾翼の「47」を図案化した部隊マークは，旭隊が白っぽい空色，富士隊が赤，桜隊が黄でそれぞれ画いていた。

着陸速度が190－200km翼面積の小さい鍾馗は，97戦や隼に乗りなれたパイロットたちにとっては着陸がむずかしく，飛行47戦隊でも当初の錬成のころは着陸時の事故が少なくなかった。しかし連日の猛訓練で練度があがり，昭和19年末ころには調布基地の飛行第244戦隊と並んで，帝都防空の2大戦力となった。





After forming at Tachikawa in November, 1941, 47th Dokuritsu Chutai went to Saigon a month later. It returned to the Japan in May, 1942 and was reformed by re-numbering 47th Sentai at the Narimas airbase on 3rd March, 1943. It was equipped with Ki44II Shokis and Ki84 Hayates served as such throughout the home defence campaign.





飛行第70戦隊の鍾馗



102～103ページと同じく、昭和19年8月に奉天郊外飛行場で撮影した飛行第70戦隊第1中隊の2式単戦鍾馗2型甲と隊員たち。後向きは中隊長の坂戸篤大尉。19年7月末に松戸からふたたび満州へ展開したのは、中国奥地から飛来するB-29を迎撃するためであった。

Nakajima Ki44II Ko Shoki of the 2nd Chutai, 70th Sentai at Mukden airfield, Manchuria. August 1944. Posing before the planes are members of its combat crew. (Shunkichi Kikuchi)



写真上は成増飛行場のエプロンに並んだ飛行第47戦隊の鍾馗2型乙。手前の1機は整備員たちが点検中。写真下は緊急発進訓練で愛機にとび乗るパイロットたち。この写真でも手前に87戦隊所属機の尾翼が映っている。後方には47戦隊の98式直協機も1機見える。写真右の2枚は集結地の滑走路を離陸して訓練飛行に発進。







The 47th Sentai identification markings were adopted for the Ki44IIs. They consisted of the designed letters of "47" on the vertical tail. These colors were Blue for the 1st Asahi Squadron, Red for the 2nd Fuji Sqadron, and Yellow for the 3rd Sakura Squadron.





グンゼ産業Mr.カラー
ハイモデリングのための塗装マニュアル

西独空軍JaboG 36(第36戦闘爆撃連隊)所属機



LUFTWAFFE F-4F PHANTOM II



西独空軍JaboG 35(第35戦闘爆撃連隊)所属機

グンゼ産業Mr.カラー 配合ガイド

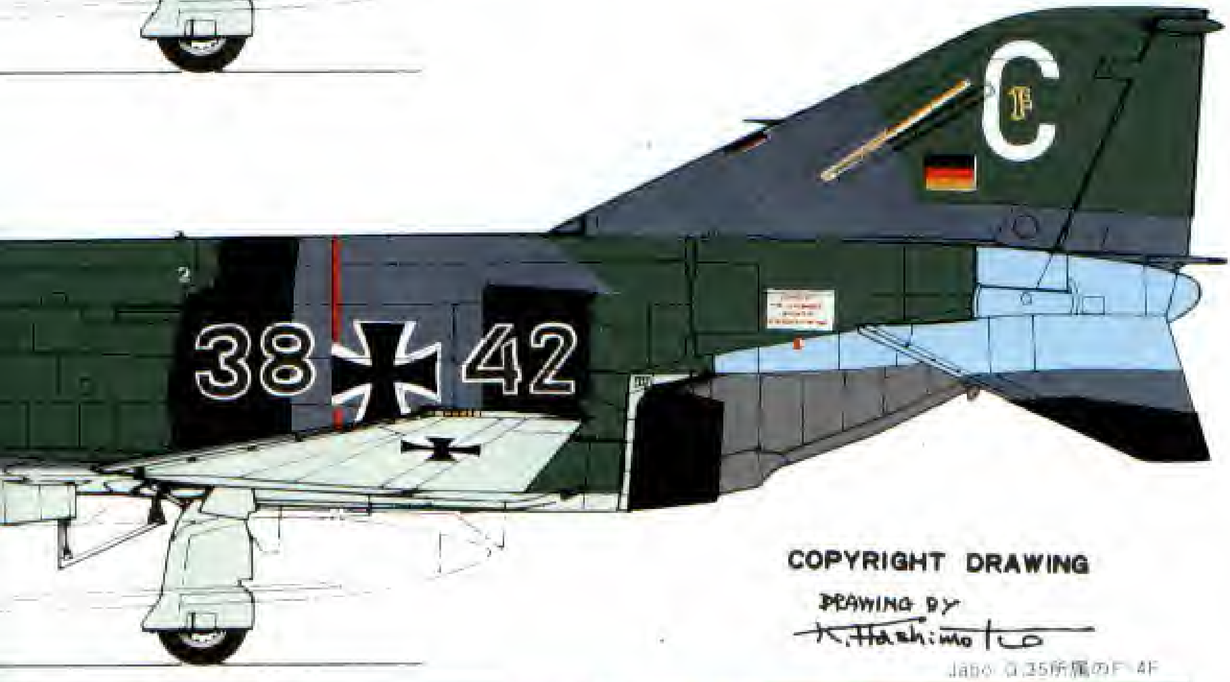






西独空軍F-4FファントムIIの塗装





COPYRIGHT DRAWING

DRAWING BY
K. Hashimoto

Jabo G.35所属のF-4F



グンゼ産業Mr.カラー

GUNZE SANGYO ハイモデリングのための塗装マニュアル



Jabo G. 36所属のF-4F

西独空軍のF-4FファントムIIの塗装

ルフトバッフェ（西ドイツ空軍）の主力戦闘機として現在120機（4個部隊）のF-4F部隊が編成されている。

図Ⓐは，西独ラインネホステン基地の第36戦闘爆撃連隊（Jabo G. 36）所属機で，迷彩は上面がメディアム・グリーンとグレイのスプリンター・タイプ迷彩。下面はライトガルグレイ，機首のレドームが黒つや消しであるとか尾部が無塗装部分のあるところなどは米軍仕様の迷彩と同様である。エア・インテーク両わきにある馬の図案のエンブレムは左右で馬の向きが異なり，それぞれ前方を向いて描かれている。

図Ⓑ 1978年NATO戦術競技会に参加したときの第35戦闘爆撃連隊（Jabo G. 35）所属機。

迷彩塗装はⒶ図と同じであるが，エア・インテーク左右のエンブレムは，明るいブルーの楯に白い破線の鉄十字が記入され，中央に金色のマークがある。楯の上部の文字はブルーで，Jabo G. 35。垂直尾翼のCの文字は，競技会のために記入されたものである。

☆ますます充実したミスター・カラー☆

よほど特殊な色彩でもない限り，ない色はないのではないか，と思うほど多くの専用色がそろっているのがグンゼ（Mr.）ミスター・カラーだが，なんと合計98色もある。さらにリアルな・メタリック仕上げに便利なシルバーとゴールドのパウダーも新発売された。布片には少量のパウダーをつけて，モデルのチタン外板部などをゴシゴシとみがきあげると，見事なメタリック仕上げができる。

また金属用と木工用の樹脂接着剤Mr.ジャスト2種も新発売されたし，万能接着剤クラフトのりも，飛行機モデル・マニアには応用範囲の広い便利な接着剤である。

（イラストと解説・橋本喜久男）



Jabo G. 35所属のF-4F

Jabo G. 35所属のF-4F



1式陸攻

Mitsubishi G4M Navy Type 1 Attack bomber after crash landing in Southwest Pacific Area. (Frank F. Smith)



不時着したまま南方の草原にころがっている1式陸攻の胴体と尾部。左手に機体の一部が散乱している

上と同しく南方に放置された97式重爆。機首がとれて操縦翼の羽布張り部分はなくなっているが、原形をとどめている。これも被弾して不時着したものであろう

Damaged and abandoned Mitsubishi Ki21 Army Type 97 Heavy Bomber. (Frank F. Smith)

97式重爆



「かわせみ部隊」のキ44



Nakajima Ki44 pre production aircraft of 47th Dokuritsu Chutai (Independent Squadron) at Saigon airfield, December 1941.



On 5th September 1941, seven pre-production aircraft and the second and third prototypes of the Nakajima Ki44 were handed to a newly formed experimental squadron, the 47th Dokuritsu Chutai or the Kawsemi Butai (Kingfisher Unit). The unit was sent to Southeast Asia and on 9th December, the day after the war break, 47th arrived Saigon airfield. Photos from page 115 to 120 were taken at Saigon airfield few days later on its arrival. (photo by I. Komori)

日本最初の重戦闘機になった中島のキ44（のちの2式戦闘機"鍾馗"）は、昭和15年8月に試作1号機が完成したが、そのすぐれた速度、上昇力、空戦性能と7.7mm、12.7mm各2挺という強武装があらためて見なおされ、試作3機のほか増加試作7機の完成が急がれた。16年5月5日、実戦試験という名目で、試作1号機を残して試作2－3号機と、増加試作4－10号機の合計9機で、

審査を担当した坂川敏雄少佐を隊長とする9人のパイロットとも一騎当千の腕ききたち。16年12月3日に立川を出発して開戦翌日の2月9日にサイゴンに到着、同月末からバンコクに移動して初出撃した。115ページから120ページの写真は、サイゴン到着まもなくのもの。



Ki44 prototypes at Saigon airfield.

Nose of Ki44 prototype. Note the oil cooler fitted inside the cowling. On the Ki44Π, it was removed and placed under the cowling gill.





サイゴンで整備中の「かわせみ部隊」のキ44試作型。キ44の試作および増加試作型と，40機造られた最初の生産型の1型まではハ41（100式1,250hp）発動機を装備，その前面に環状冷却器を付けていたが，左の写真でそれがよくわかる。発動機をハ109（2式1,450hp）に換装したキ44の2型では，蜂巣型の冷却器にして機首下面に移している。試作3機の操縦席風防は，上と下の写真でわかるように前・中央・後部の三つに分かれており，前部と後部は固定で，中央部が後部の内側にスライドして開いた。無線柱も風防上部に立てられている。増加試作型からは風防は固定の前部と後方にスライドする二つの部分となり，無線柱は機首の右寄りに立てられた。操縦席側方に切目の見えるのは緊急時に開く脱出扉で，これは各型を通じて同じように装備されていた。

える。これまで，この眼鏡式照準器は2型の甲まで装備され，胴体の7.7mm機銃を12.7mmとして武装強化した2型の乙では，すべて光像式の反射照準器に替えられたと伝えられていたが，最近の調査では，眼鏡式照準器のままの2型乙もあったことがわかっている。下の写真では，胴体に「かわせみ部隊」のマークである山吹色陣太鼓が一部映っている（ワイドカラー参照）なお「かわせみ」の秘匿通称は，狙ったらはずさないというこの鳥の性分にかなう心意気で命名されたという。

キ44増加試作機の主要諸元はつぎのとおり。全幅9.448m，全長8.750m全高2.900m（3点），主翼面積15.0m²，空虚重量1,994kg，搭載量556kg，全備重量2,550kg，発動機名称ハ41（100式1,250hp），空冷式複列星型14気筒，離昇出力1,200hp/2,500rpm+200mm/Hg，公称出力1,260hp/2,450rpm−150mm（高度3,700m，最大速度584km/h/高度5,000m，巡航速度443km/h/高度4,000m，上昇時間3,000mまで3分35秒，5,000mまで5分54秒，実用上昇限度10,820m，航続距離1,188km（過荷状態，巡航速度443km/hにて），武装89式固定7.7mm機銃×2（胴体），1式（ホ103）12.7mm機関砲×2（翼内）。

Ki44 prototypes were characterized by their canopy. As shown this photo, the front and rear being fixed and the central one sliding to the rear. On pre-productin aircraft, the canopy was remodaled to two sections; the aft one sliding to the rear. And cockpit mounted aerial must was removed and placed on the forward starboard fuselage. Note the unit marking of Kawasemi Butai on the fuselage.







A Ki44 prototype taking off from Saigon airfield. Mitsubishi G3M Navy Type 96 Attack Bombers are seen on the gound.

写真上は胴体下に増槽を付けて離陸する「かわせみ部隊」のキ44。サイゴン基地は海軍と共用であり，後方に96式陸攻が並んでいる。

写真右は滑走中の増加試作5号機。主脚カバーに「5」の数字が見える。キ44の主脚カバーは，最初の生産型，I型の初期型まではこの写真のように脚柱側にとり付けられて，下側の半分は蝶番で外方に折り曲げられるようになっていた。I型の後期型からはこれが胴体側に付けられている。



Ki44 fifth pre production aircraft taxies out at Saigon airfield.



Early May 1942, the 47th Dokuritsu Chutai returned to Kashiwa airfield in Honshu. And equipped with Ki44II Shoki, it became the 47th Hiko Sentai at Narimas airfield on 3rd October 1953 as a home defence fighter unit. Photo shows the Ki44II of 47th Sentai and its crew at Narimas airfield, 1943.

南方で活躍した「かわせみ部隊」は、昭和17年4月に内地へ帰還、柏から成増と移動して帝都防空の任についた。写真は成増飛行場でのスナップで、装備機は鍾馗2型乙。



ニュージランド空軍の手にわたった零戦22型

(Photos by Frank F. Smith)

終戦直後の1945年 9 月，ソロモンのブーゲンビル島カラでニュージランド空軍の手にわたり，復元された零戦22型（A6M3）。写真はニュージランドのホブソンビルで撮影。



The Zero 22 (A6M3) captured by the RNZAF at Kara, Bougainville, September 1945, seen at Hobsonville, New Zealand.







前ページと同じく、ニュージランド空軍に接収された零戦22型。同機は製造番号「3844」、尾翼の部隊記号は「2-182」である。あたまに「2」の記号をつけた部隊は、ソロモン方面に派遣された航空隊の分遣隊と思われるが、正確な部隊名はいまのところわり出されていない。同機は現在、オークランドの戦争記念博物館に展示されている。

RNZAF captured Zero 22 (A6M3). This Zero 22, c/n. 3844 Unit code 2-182., is currently on display in the Aukland War Memorial Museum, New Zealand.



JUNKERS JU87 DIVE BOMBER

●ルフトバッフェの猛きん●



（解説：川上しげる）

ユンカースJu87 シュツーカ ⑩

〔上〕市街地上空を飛ぶJu87D-1。上方の機体は車輪スパッツをはずし、下方の機体はオレオ部分の布製覆いをはずしている。

（下）プロペラを回転させて離陸準備に移るJu87D-1。方向舵をいっぱいに左に振り、尾輪も左に向きを変えている。正面の建物の形はいかにも東欧的だ。

A Ju87D-1s in taxing for taking off.





Rear seat canopy of Ju87D-1.

〔上〕Ju87D-1のキャノピー後方射手席付近のクローズアップ。右手がパイロットである。風防の開閉は両席とも後方スライド式で，その開きぐあいがこの写真でよくわかる。パイロット席のスライド風防の後端上部には，無線柱にあたる部分に切欠きがつけられている。胴体に飛び散った油のシミが模様を描いている。
〔下〕地上にいるところを襲われて大破したJu87D-1。機体の側方向に無数の傷があるところを見ると，銃撃のあとではなく，小型爆弾の破片による損傷であろう。

A Ju87D-1 beaten on the ground by the Allied raid.







Ju87D-1s in Eastern Front during the summer of 1942.

〔上〕主翼下に550・4kg爆弾を吊して飛ぶJu87D-1。戦線が拡大し，戦局が激しさを加えるにつれ，Ju87が運ばねばならない爆弾，燃料，弾薬の重量は増加の一途をたどった。そのため，翼面荷重は危険なまでに高くなって行った。

〔下〕少し写真がぶれていて惜しい。第2急降下爆撃航空団第2連隊司令部（II/St G 2）の所属機。

Ju87D-1 of the Gruppen-Stab II/St.G 2, "Immelmann" in Eastern Front.



太平洋戦前夜の米陸軍航空隊機

THE "FROM HERE TO ETERNITY" DAYS OF U. S. ARMY AIR FORCE.

(Photos & Captions by C. M. Daniels)



The Curtiss P-36 fighter will always be remembered as the airplane which received the largest peacetime contract from the U.S. Army Air Corps, 210 units valued at cover $4 million in 1937.

先月号につづいて，第二次大戦までのひととき，イリノイ州ラントールのシャヌート陸軍航空基地に配属された各機。

〔上〕密閉風防，引込脚の近代的な全金属低翼単葉戦闘機で，第一次大戦後の複葉機と第二次大戦の高性能レシプロ戦闘機との橋渡し的な存在となったカーチスP-36の[illegible]1937年7月，平和時としては珍しく210機という大量が発注されて，翌38年4月から陸軍航空隊に引渡された。1945年12月の日本軍による真珠湾攻撃ではオアフ島のホイラー飛行場に駐留していた第46追撃飛行隊の4機のP-36Aが日本機を迎撃。イギリスやフランスに輸出された機体の一部も第二次大戦に参加した。210機のうち178機はA型で，1,050hpのR-1830-13エンジン装備，最高速度482km/h（高度3,048m），上昇率1,036m/分，実用上昇限度10,058mという性能，機首に7.7mm機銃2挺を装備していた。

〔右〕陸軍航空隊が大戦間に装備した唯一の複座の低翼単葉戦闘機コンソリデーテッドPB-2A。原型のY1P-25が2機，改良型原型のP-30（PB-2）が4機，生産型のP-30A（PB-2A）が50機のほか地上攻撃型のA-11が4機試作された。生産型のPB-2Aは1934年12月に発注されて，陸軍航空隊に装備されたが，第二次大戦に参加する機会はなかった。

PB-2Aの搭載エンジンは液冷のカーチスV-1570（700hp）で，胴体左側に付けられたターボによるスーパーチャージャー付き。パイロットと銃手がタンデムに座る複座の全金属低翼単葉機で，密閉風防，引込脚，最大速度440km/h（高度7,620m），4,572mまで7.78分，実用上昇限度8,534m，航続距離817kmという性能。武装は機首に7.7mm機銃×2，後席に7.7mm旋回機銃×1であった。





The Seversky P 35 was badly outmatched by her world wide, pre war contemporaries in speed, firepower, self-sealing tanks and armor.

【上】1935～36年の戦闘機試作競争で、写真左のカーチスP-36とともに採用されたセバスキーP-35。77機が発注されて、1938年までに納入されたが、最後の1機はP-43の原型となっている。のちにセバスキーの後身リパブリックでは、改良型のP-35Aを60機生産した。フィリピンに派遣された48機のP-35Aは、1941年12月、開戦当初の日本軍の空爆で、3日間で全滅している。空冷星形、単葉引込脚で、最大速度466km/h（高度3,657m）、上昇率585m/分、実用上昇限度9,570m、航続距離1,528km。武装は機首に7.7mm機銃×2。

The only liquid engine, two place, monoplane fighter to reach operatioanl status with the U.S. Army Air Corps between World Wars I and II was the Consolidated PB 2A.





〔上・下〕陸軍航空隊が採用した唯一のFM（Fighter, multiplace：多座戦闘機）の記号がついた戦闘機ベルFM-1エアラクーダ。主翼のナセル内に一人ずつの銃手を乗せて、乗員は5人。1,150hpのV-1710エンジン2基をプッシャー式に装備した重武装の戦闘爆撃機。原型1号機は1937年9月1日に初飛行。12機が造られて1940年末までに納入されたが、期待したほどの戦闘機ではなかった。全備重量8,164kg、最高速度は434km/h（高度3,840m）。写真はフロリダ州マイアミ・ビーチのゴルフ・コースに放置されていた1機を陸軍航空隊が整備して兵員の宿舎として使っているもの。1944年4月の撮影。下の写真では外翼部分をはずしている。



In April 1944 I photographed a derelict Bell FM-1 on the ground of the Bayshore Golf Course, Miami Beach, Florida, where it was being used in Air Corps ground training courses.